

Krátce k historii tramvajové dopravy v Uljanovsku

04.08 2017 13:03, Redakce, Nezařazené

Uljanovsk leží vzdušnou čarou zhruba 170 km jižně od Kazaně a 700 km jihovýchodně od Moskvy a obývá jej nyní více než 600 tisíc lidí. Město je děleno řekou Volha na pravobřežní (západní) a levobřežní (východní) část, přičemž v té první jezdí tramvaje a v té druhé trolejbusy. Pro spojení obou částí města slouží dva mosty, z nichž ten severně ležící byl otevřen teprve před pár lety. Oba mosty jsou uzpůsobeny pro silniční i železniční dopravu, tramvaje ani trolejbusy ale přes ně nejezdí, tudíž trolejbusový i tramvajový provoz jsou od sebe zcela oddělené. Provozovatelem obou těchto druhů elektrické dopravy je společnost Uljanovskelektrotrans.

Popis historického vývoje sítě

Níže bude následovat stručný dějinný vývoj tamního tramvajového provozu a za tímto účelem reprodukujeme oficiální plánek.

Tramvajová doprava v Uljanovsku píše svůj aktivní život od 5. ledna 1954. Toho data totiž byla inaugurována linka nesoucí č. 1 a mající trasu Severnyj veněc – Železnodorožnyj vokzal. Trať byla stavěna víceméně podél toku řeky Volhy, byť tedy ne přímo u jejího břehu, přičemž byla trasována kolem Leninova domu. U první zmíněné konečné byla zároveň zprovozněna vozovna, která díky své poloze nese přídomek „severní“. Dalšího roku se západním směrem postavila po ulici Minajeva k automobilovému závodu (Avtozavod) nová trať, která měla počátek přibližně v polovině první postavené trati (nedaleko Leninova domu), jednalo se tedy de facto o větev. Mezi vozovnou a Avtozavodem byla zřízena linka č. 2. Už roku 1956 byla větev protažena o něco dále na jihozápad po Západním bulváru, jmenovitě k železniční trati směřující na Kazaň, kde byla zřízena konečná Zasvijaž'je. Sem byla prodloužena linka č. 2 a spolu s tím byla zřízena i linka 3, která jezdila od konečné Zasvijaž'je k nádraží. Pomyslné pootočené písmeno T tak bylo pojížděno třemi linkami ve všech směrech.

Roku 1957 byla trať od hlavního vlakového nádraží prodloužena dále na jih na konečnou Kožkombinat. Zavedena byla linka č. 4 Kožkombinat – Severnyj věnec. Roku 1960 se prodlužovalo i ve směru na sever, a to od Severneho věnce přes Telecentr k dnešnímu parku Pobědy. Po nových kolejích začala jezdit prodloužená linka č. 1.

V roce 1963 byla vytvořena trať od Telecentra k Leninově domu. Tím bylo možné při cestě mezi parkem Pobědy a jihem Uljanovska využít v severní části města dvě trasy. Na nové trati, kam byla

svedena linka č. 1 vedená od parku Pobědy k železničnímu nádraží, byla zřízena i nácestná smyčka s názvem Damba. Aby nedošlo k tomu, že by se část tramvajové sítě neobsluhovala, byla k parku Pobědy prodloužena od Severnoho věnce linka č. 4.



Zasvijažská vozovna.




ДЕНЬ
ПОБЕДЫ
ЭКОЛОГИЧЕСКИ ЧИСТЫЙ ТРАНСПОРТ-ГОРОДУ!
2000





Zadní vjezd do vozovny.



Pohled na trať směrem na Veščevoj Rynok



Ve stejném roce 1963 se prodlužovalo také jinde, a sice od Avtozavodu po Moskovskom šosse k závodu UZTS (až na roh ulic Gerasimova a Stankostroitělej). Nový úsek začala obsluhovat prodloužená linka č. 3. Roku 1967 se otevřelo další prodloužení v podobě úseku od UZTS dále po ulici Stankostroitělej k ulici Rjabikova a po této ulici dále až na rozhraní s ulici Kamyšinskaja, při které byla zřízena konečná Poselok Mirnyj. Téhož roku byla otevřena Zasvijažská vozovna (nedaleko od UZTS). Byly zřízeny další čtyři linky, které měly trasy kratší než linky 1–4 a de facto takto posilovaly na některých úsecích kapacitu.



U Zasvijažské vozovny.



Na konečné „19 mikrorajon“.



Tramvaj na ulici Minajeva.



Tramvaj na ulici Železnoj Divizii



Konečná „Park Junosti“.



Konečná Sokol’niki.



Ještě jednou konečná Sokol’niki



Pohled ze zadního okna na jednokolejnou trať obsluhující chatové osady.



Na smyčce „Park Pobědy“.



Konečná „Ogni Severa“ zachycená na tomto a dalších čtyřech snímcích.




Пятёрочка


4
1227


4
1145





U centrálního nádraží.



A ještě jednou tamtéž.

Roku 1969 se podařilo postavit trať po ulici Oktjabr'skaja (dnes je na ní např. zastávka Taksopark, vizte plánek). Kromě toho se zřídilo obratiště u hlavového nádraží Uljanovsk 1, které je blíže centru města. Novou infrastrukturu začala využívat nová linka č. 10 Zasvijaž'je – Železnodorožnyj vokzal Uljanovsk 1. V roce 1973 bylo kvůli stavbě nových domů obratiště u nádraží upraveno na klasickou smyčku, zatímco předtím spíše připomínalo smyčku blokovou.

Roku 1970 se z Izněnské ulice na jihu města postavila na konečnou Poselok Mirnyj trať, která po mostě přecházela železnici. Tímto byla první uljanovská tramvajová trať ve své spodní části napojena s tratí vedenou z centra města na jihozápad. Na severu města se pak téhož roku postavila trať ulice Timirjazeva – Park Junosti, čímž byla vytvořena východní paralela k úseku Telecentr – Park Pobědy.

V roce 1974 byla prodloužena první uljanovská trať z Kožkombinatu na svou definitivní konečnou Konditěrskaja fabrika, tehdy nazývanou Bělyj Ključ.

V letech 1974–75 byla ve dvou etapách vybudována nová trať přes 19. mikrorajon. V roce 1981 byla prodloužena trať od Poselka Mirnovo dále na jihozápad k závodu UKSM. Roku 1981 byla vybudována trať od konečné Zasvijaž'je po ulici Rjabikova až k ulici Stankostroitělej, kde se napojila na trať vedenou po ulici Stankostroitělej (a, jak jsme právě uvedli, dále směřující přes Poselok Mirnyj k UKSM) po Moskovskom šosse. Původní obratiště Zasvijaž'je bylo přesunuto blíže k ulici Oktjabr'skaja a přejmenováno podle této ulice. Stejně tak bylo zrušeno obratiště u UZTS.

Mezi léty 1970–87 fungovala při Moskovskom šosse smyčka, kterou využívala jedna z linek. Roku 1990 dosáhla tramvajová doprava u občanů dosud nejvyšší popularity, přepravilo se jí v tom roce 122,9 mil. lidí, zatímco autobus využilo 116,5 mil. lidí a trolejbus jen 14,9 mil. lidí.

Roku 1994 byla na severu města postavena jednokolejná trať Park Pobědy – AZS (dnes Sokol'niki), která je určena chatařům. Na trati ukončené smyčkou je jedna nácestná výhybna. Ačkoli směřuje trať „za město do přírody", nejedná se o žádnou zvláštní romantiku, protože podél vede celou dobu

silnice.

O rok později, tj. 1995, byla od Zasvijažské vozovny postavena jednokolejná trať na Veščevoj Rynok. V roce 2001 byla dostavěna na témže úseku druhá kolej. Roku 2005 byla otevřena trať Park Pobědy – Mikrorajon Ogni Severa, tím se vývoj místní sítě zatím ukončil.

Stav dnes

Dnes je ve městě v provozu 17 tramvajových linek, na které je nasazováno okolo 160 tramvají deponovaných ve dvou vozovnách, Severní a Zasvijažské. Síť o délce 130 km obsluhuje všechny pravobřežní čtvrti města. Vozový park není nijak mladý, a ještě dnes jsou v něm hojně zastoupeny vozy ze závodů ČKD Praha. Budeme-li počítat provozní vozidla, jmenovitě se jedná o 102 ks (jeden dvoudveřový) modelu Tatra T3SU (v provozu od r. 1979), 37 ks Tatra T6B5 (v provozu od r. 1988) a 3 předělané „té trojky" SU na 2x typ Tatra-Reis a 1x typ T3E, a z ruských vozů pak o 2 ks typu 71-608KM (v provozu od r. 1995), 4 ks 71-619KT (v provozu od r. 2008) a 15 ks 71-619A (v provozu od r. 2012, jedná se o poslední vyrobené zástupce modelu 619). Mimoto je dopravci k dispozici několik služebních tramvají.

Stav infrastruktury je spíše špatný. Cena jedné jízdenky je 17 rublů (asi 7 Kč), s elektronickou kartou je cesta levnější jen o jeden rubl (40 haléřů). Jak je v Rusku širokým zvykem, platí se u průvodčího. Ten v Uljanovsku již od 1. srpna 2015 vydává z elektronických terminálů.

V historii uljanovské tramvajové dopravy není moc kuriozit, zato je mezi nimi jedna, která stojí za zmínku. Pozdě večer dne 3. prosince 2000 na lince č. 6 zahynuli 19 letý nástrojář místní automobilky UAZ a nezaměstnaný muž. Dle slov průvodčího, který byl ve voze s muži sám (muselo se tedy jednat o zadní vůz soupravy), sáhl jeden z pánů do kapsy, kde měl granát, který omylem odjistil. Když zjistil, že je pojistka pryč, zbledl a chtěl otevřít okno, aby vyhodil granát ven, leč neuspěl.

Text a foto: Vít Hinčica

Url: Krátce k historii tramvajové dopravy v Uljanovsku